

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3147

Vragen van de leden **Van der Molen** (CDA) en **De Hoop** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het antwoord van de Minister op eerdere vragen over het bericht «Nog hoop voor pont Breukelen»* (ingezonden 18 mei 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 juni 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3029.

Vraag 1

Klopt het dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar aanleiding van de aanvaring met de pont bij Nieuwer ter Aa in 2010 feitelijk en technisch onderzoek heeft gedaan en geconcludeerd heeft dat er geen structurele veiligheidstekorten hebben plaatsgevonden (Jaarverslag 2010 OvV), aangezien u in het antwoord op vraag 3 stelt dat uit meerdere onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd blijkt dat de veerpont een nautisch veiligheidsrisico vormt, met name voor de passagiers en de schipper?¹

Antwoord 1

Dat klopt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft naar aanleiding van het feitelijk en technisch onderzoek besloten geen nader onderzoek te doen naar dit ongeval. Het onderzoek is daarmee zonder rapport gesloten. In het jaarverslag 2010 van de OvV staat tevens dat de OvV geen structurele veiligheidstekorten heeft gevonden die tot aanbevelingen kunnen leiden. Rijkswaterstaat onderzoekt echter als beheerder regelmatig de veiligheidsrisico's op de Rijkswaardwegen. Sinds 1995 zijn onderstaande zes rapporten verschenen waarin de onveiligheid van de veerpont de Aa steeds meer naar voren komt:

Veerpont Nieuwer ter Aa – Risicoanalyse (9 maart 1995);
Onderzoek veerponten op de Rijkswateren (13 april 2012);
Monitor Nautische Veiligheid – corridor IJmuiden Tiel (21 december 2017);
Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren 2009 – 2018 (11 februari 2020);
Quick scan Nautische Veiligheid Pontverbinding Nieuwer ter Aa (1 juli 2021);
AIS-analyse ten behoeve van nautische veiligheid pontverbinding Nieuwer ter Aa (29 september 2021).

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2263.

Sinds 2017 krijgt de veerpont in de verschillende onderzoeken de risicokwalificatie «middel tot hoog». Bij die kwalificatie is er een reëel risico op meerdere slachtoffers (letsel, overlijden of vermissing) met een waarschijnlijke frequentie van eens per 20 jaar. Het recente rapport van MARIN onderschrijft dit nogmaals:

Er is een groot aanvaarrisico doordat steeds meer grote schepen op het Amsterdam Rijnkanaal varen.

Deze schepen veroorzaken meer waterbeweging, waardoor de pont dusdanig beweegt dat letsel kan ontstaan bij vallende passagiers tijdens de overtocht en bij het overstappen van de wal naar de veerpont en v.v.

Deze risico's nemen alleen maar toe vanwege de schaalvergroting in de binnenvaart en het feit dat er sinds februari 2020 meer grote(re) schepen door het Amsterdam-Rijnkanaal varen naar aanleiding van de opening van de 3e sluisolk Prinses Beatrixsluizen.

Dat de gevaarlijke situatie niet alleen op papier bestaat, blijkt ook uit de (bijna-)ongevallen die in het verleden helaas al hebben plaatsgevonden:

Sinds 1996 is de veerpont 3 keer aangevaren, 2 keer door beroepsvaart en 1 keer door recreatievaart.

Bij de aanvaring op 22 oktober 2010 is de veerpont overvaren en daarbij is de schipper om het leven gekomen.

Op 29 juni 2017 is de veerpont bijna aangevaren door een binnenvaartschip.

Vraag 2

Klopt het dat de pont pas recent is uitgerust met het elektronisch kaartstelsel (ECDIS) met Automatic Identification System (AIS-)data en dat voor de onderzoeken van Rijkswaterstaat dus geen gebruik kon worden gemaakt van nauwkeurige (AIS-)data over een langere periode?

Antwoord 2

Het klopt dat begin 2022 het elektronische kaartstelsel (ECDIS) geplaatst is op de veerpont. Het klopt niet dat Rijkswaterstaat voor het onderzoek daarom geen gebruik heeft kunnen maken van nauwkeurige AIS-data over een langere periode. Het ECDIS-systeem op de veerpont genereert geen AIS-data maar maakt alleen gebruik van AIS-data van de transponders die op alle passerende beroepsvaartschepen, maar ook op de veerpont zelf, aanwezig zijn. ECDIS is aangebracht om andere (passerende) schepen beter zichtbaarder te maken voor de schipper van de veerpont. De RWS-onderzoeken maken gebruik van de AIS-data die gegenereerd wordt door de zgn. transponders. Deze data is over een langere periode beschikbaar.

Vraag 3

Klopt het, zoals aangegeven in de quickscan van MARIN, dat er geen uitgebreide risicobeoordelingstechniek is toegepast, geen metingen zijn uitgevoerd of langdurige waarnemingen hebben plaatsgevonden?²

Antwoord 3

Dat klopt voor de Quickscan van MARIN uit juli 2021. In het aanvullende onderzoek van MARIN van september 2021 is er gebruik gemaakt van verkeerstellingen van 2004 tot en met 2020 en AIS-data over 2019 en 2020. De risicobeoordeling is middels een expertsessie uitgevoerd en terug te vinden in het rapport 21 december 2017 Monitor Nautische Veiligheid corridor IJmuiden – Tiel. De conclusies uit het aanvullende MARIN-rapport (zie daarvoor antwoord 2) zijn gebaseerd op uitgebreid en zorgvuldig onderzoek.

Vraag 4

Klopt het dat een belangrijk deel van de conclusies uit de quickscan van MARIN tot stand gekomen is op basis van een gesprek met een schipper die een officiële waarschuwing heeft gehad van Rijkswaterstaat vanwege roekeloos varen en die inmiddels ontslagen is?

² MARIN, Quick Scan nautische veiligheid pontverbinding Nieuwer ter Aa, 2021, p. 3.

Antwoord 4

Nee, dat klopt niet. MARIN heeft haar conclusies gebaseerd op een bredere analyse dan het interview met de schipper. De conclusies van MARIN zijn gebaseerd op een beschouwing van:
de eigenschappen van de veerpont (schip);
het gebruik van de veerpont (schipper);
de omstandigheden van het varen van de veerpont (omstandigheden);
de eigenschappen van de infrastructuur (infrastructuur);
de trend in de verkeerssituatie (verkeerssituatie).
Het interview met de schipper onderschrijft de conclusies. MARIN is van mening dat de conclusies van het onderzoek niet wijzigt n.a.v. meerdere interviews met andere schippers.

Vraag 5

Waarom stelt Rijkswaterstaat geen oploopverbod in tussen de Nieuwe Wetering en Breukelen, vanwege het veiligheidsrisico dat zicht wordt ontnomen door oplopende binnenvaartschepen?

Antwoord 5

Om de doorstroom op het Amsterdam-Rijnkanaal te bevorderen is in 2019 het project verbreding van het Lekkanaal en aanleg 3^e kolk Prinses Beatrixsluis gerealiseerd. Het invoeren van een oploopverbod zorgt voor minder doorstroom op het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat conflicteert met de doelstelling van een vlotte, internationale doorvaart op deze economisch belangrijke hoofdtransportas.

Vraag 6

Welke redenen heeft het waterschap Amstel, Gooi en Vecht aangevoerd voor het niet delen van uw wens tot beëindiging van het convenant (overeenkomst), gelet op uw antwoord op vraag 4?

Antwoord 6

In mijn beantwoording van 29 maart 2022 heb ik aangegeven dat het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht Rijkswaterstaat bestuurlijk heeft geïnformeerd dat het onze wens tot beëindiging van het convenant (overeenkomst) niet deelt. Het waterschap geeft in hun brief aan dicht bij de belangen van hun inwoners te willen staan. Zoals ook aangegeven in mijn eerdere beantwoording vraagt het waterschap niet om de pontverbinding te handhaven maar om samen met de belanghebbenden op zoek te gaan naar een aanvaardbaar alternatief.

Vraag 7

Kunt u uitleggen waarom u zich in het antwoord op vraag 4 erop beroept dat de juridische waarde van de overeenkomsten uit 1888 en 1942 laag is, terwijl u zich sinds 1888 respectievelijk 1942 aan de verplichtingen hebt gehouden?

Antwoord 7

Met de overeenkomst is overeengekomen om een oeververbinding te creëren bij het doorsnijden van een lokale weg bij de bouw van het kanaal. Al die tijd heeft Rijkswaterstaat dit middels een pontverbinding geëffectueerd. Helaas is er in de loop van de jaren een situatie ontstaan, waarbij niet meer kan worden ingestaan voor de veiligheid van deze verbinding. Rijkswaterstaat heeft en voelt een grote verantwoordelijkheid voor veilige scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal en daarmee vanzelfsprekend ook voor de veiligheid van de passagiers (vaak kinderen) op de veerpont. Een aanvaring met de pont kan serieuze gevolgen hebben (zie ook antwoord 2). Met de opwaardering van de Breukelerbrug met een volwaardig fietspad in 2015 is er ook een alternatief ontstaan waar mensen gebruik van kunnen maken.

Vraag 8

Wilt u de Kamer alsnog de oorspronkelijke overeenkomst uit 1888 doen toekomen, aangezien de tekst die u als bijlage bij antwoord 5 meestuurt een ongedateerde latere kopie lijkt te zijn van de overeenkomst?

Antwoord 8

De oorspronkelijke overeenkomst is helaas niet in bezit van Rijkswaterstaat. Enkel de gedigitaliseerde meegestuurd kopie.

Vraag 9

Deelt u de mening dat de uitkomst van het overleg met belanghebbenden kan zijn dat de pontverbinding wordt gehandhaafd, aangezien u in het antwoord op vraag 5 stelt dat het waterschap niet vraagt om de pontverbinding te handhaven, maar om samen met de belanghebbenden op zoek te gaan naar een aanvaardbaar alternatief?

Antwoord 9

Ik ben mij er terdege van bewust dat de veerpont van grote waarde is voor omwonenden en dat het omfietsen geen aantrekkelijk vooruitzicht is, ook vanwege de bestaande zorgen over de veiligheid op die route. Daarnaast blijkt uit gesprekken met bestuurders en burgers uit de omgeving dat het nautische veiligheidsrisico niet als urgent wordt beleefd. Zoals in de beantwoording van vraag 1, 4, 7 en 10 wordt aangegeven, is dat risico er wel degelijk en zal dat enkel toenemen. Vandaar mijn voornemen om de veerpont uit de vaart te nemen. Het is altijd de inzet geweest om het bestaande alternatief dan wel te verbeteren.

De gesprekken met gemeente Stichtse Vecht, de provincie Utrecht en ook de binnenkort te starten bewonersparticipatie richten zich op de vraag hoe we die verandering het best kunnen vorm geven. Ik houd u hierover op de hoogte.

Vraag 10

Is er sprake van een significante toename aan schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal bij Breukelen en is er sprake van een toenemend aantal grote schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal bij Breukelen? Zo ja, kunt u die stellingen met metingen onderbouwen?

Antwoord 10

Uit onze verkeersdata tussen 2004 en 2021 blijkt een toename van zowel het aantal schepen in algemene zin als een toename in het aandeel schepen in de grootste twee binnenvaartscheepvaartklassen (zgn. scheepvaartklasse CEMT V en CEMT VI). Zie in de tabel hieronder.

Uit het binnenvaartverkeersmodel (BIVAS), blijkt bovendien dat de trend van de toename van schepen over de afgelopen jaren zich doorzet naar de komende jaren. Dit model voorspelt in 2040 minimaal 85.000 beroepsvaartuigen. Het toenemende aandeel grotere schepen hangt samen met de trend van schaalvergroting die al lang gaande is en de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid ook door zet.

	2004	2021
Aantal beroepsvaartuigen	63.198	75.593
Aandeel CEMT V	25,5%	38,5%
Aandeel CEMT VI	3,2%	9,1%

Vraag 11

Klopt het dat recreanten het Amsterdam-Rijnkanaal mogen blijven oversteken? Acht u attentieverhogende borden en informatievoorziening aan recreanten afdoende om de veiligheid bij de drie kruispunten op het Amsterdam-Rijnkanaal in Breukelen te garanderen, gelet op het grote aantal ongelukken tussen de beroepsvaart en de recreatievaart?

Antwoord 11

Ja, recreanten mogen blijven oversteken. Vanuit nautische veiligheidsoptiek heeft dit niet de voorkeur. Kruisingen tussen beroeps- en recreatievaart, hebben het risicoprofiel «hoog» gekregen in de Monitor Nautische Veiligheid uit 2017. In de Basisvisie Recreatietoervaartnet 2015–2020 (BRTN, nov. 2016) is dit risico onderkend. In het kader van het BRTN zijn daarom in 2020 attentieverhogende borden geplaatst voor de recreatievaart. Een verbod op

dit kruisende verkeer is echter nu niet aan de orde omdat er geen alternatief voor handen is voor dergelijke kruisingen.